Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 30.

(Nr. 9925.) Vertrag zwischen dem Deutschen Reiche und dem Königreiche der Niederlande über die Unterhaltung des Leuchtfeuers auf Borkum, sowie über die Betonnung, Bebakung und Beleuchtung der Fahrstraßen der Unter-Ems und ihrer Mündungen. Vom 16. Oktober 1896.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, im Namen des Deutschen Reichs,

und

Ihre Majestät die Königin der Niederlande, und in Allerhöchst Ihrem Namen Ihre Majestät die Königin-Regentin des Königreichs der Niederlande,

in Erwägung, daß die am $\frac{\text{28. Dezember 1884}}{\text{2. Januar 1885}}$ zwischen der Königlich Preußischen und der Königlich Niederländischen Regierung geschlossene Uebereinkunft, betreffend die Unterhaltung des Seefeuers auf Borkum und der Betonnung und Bebakung des Fahrwassers und der Watten der Emsmündungen, mit Ende Dezember 1894 abgelaufen ist,

in Erwägung ferner, daß auch das Abkommen vom $\frac{10.}{16.}$ April 1887, be-

Zijne Majesteit de Duitsche Keizer, Koning van Pruisen, in naam van het Duitsche Rijk,

en

Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden, en in Hoogstderzelver naam Hare Majesteit de Koningin-Weduwe, Regentes van het Koninkrijk der Nederlanden,

Overwegende, dat de op den $\frac{\text{28. December 1884}}{\text{2. Januari 1885}}$ tusschen de Koninklijke Pruisische en de Koninklijke Nederlandsche Regeering gesloten overeenkomst, betreffende het onderhoud van het kustlicht op Borkum en de betonning en bebakening van het vaarwater en van de wadden der Eemsmonden einde December 1894 afgeloopen is,

Overwegende verder, dat ook de regeling van $\frac{10.}{16.}$ April 1887 betreffende

Ausgegeben zu Berlin den 27. Juli 1897.

treffend die Beleuchtung der Unterems, mit dem 1. Januar 1895 weiterer Ergänzung bedarf,

sind übereingekommen, vorbehaltlich der im nachstehenden Artikel 14 getroffenen Bestimmung, an Stelle der seit dem letzten Dezember 1894 abgelaufenen Uebereinkunft vom $\frac{28.\ \text{Dezember}}{2.\ \text{Januar}}$ $\frac{1884}{1885}$ sowohl wie auch des Abkommens vom $\frac{10.}{16.}$ April 1887, einen neuen Vertrag zur Regelung der gegenseitigen Verpflichtungen Preußens und der Niederlande, betreffend die Unterhaltung des Seefeuers auf Borkum, sowie der Betonnung, der Bebakung und der Beleuchtung der Fahrstraßen der Unter-Ems und ihrer Mündungen, abzuschließen und haben zu diesem Zwecke zu Allerhöchst Ihren Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchst Ihren Staatsminister, Staatssekretär des Auswärtigen Amts, Herrn Adolf Freiherrn Marschall von Bieberstein,

und Ihre Majestät die Königin-Regentin der Niederlande:

den außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister Ihrer Majestät der Königin der Niederlande bei Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser, König von Preußen, Herrn Dr. jur. D. A. W. van Tets van Goudriaan,

de verlichting van de beneden Eems met 1. Januari 1895 nadere aanvulling behoeft,

zijn overeengekomen, met inachtneming van hetgeen is bepaald in het na te noemen artikel 14, in de plaats der sedert ultimo December 1894 afgeloopen overeenkomst van $\frac{28.\ \text{December}\ 1884}{2.\ \text{Januari}\ 1885}$ alsook van de regeling van $\frac{10.}{16.}$ April 1887 een nieuw verdrag te sluiten ter regeling der wederzijdsche verplichtingen van Pruisen en Nederland ter zake van het onderhoud van het kustlicht op Borkum, alsmede van de betonning, bebakening en verlichting der vaarwegen van de beneden Eems en van hare monden, en hebben te dien einde tot Hoogstderzelver gevolmachtigden benoemd, te weten:

Zijne Majesteit de Duitsche Keizer, Koning van Pruisen:

den Heer Adolf Baron Marschall von Bieberstein, Hoogst Deszelfs Staatsminister, Staatssecretaris van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken,

en Hare Majesteit de Koningin-Weduwe, Regentes van het Koninkrijk der Nederlanden:

den Heer Mr. D. A. W. van Tets van Goudriaan, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden bij Zijne Majesteit den Duitschen Keizer, Koning van Pruisen,

die, nach gegenseitiger Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Bestimmungen übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die Königlich Preußische Regierung und die Königlich Niederländische Regierung verpflichten sich, und zwar:

die Erstgenannte: die Betonnung und Bebakung der Mündungen der Unter-Ems sowie die Leuchtthürme auf Borkum, die Leuchtbaken auf dem Randsel und die Leuchtthürme bei Pilsum und bei Campen in gutem Zustande beziehungsweise in ordnungsmäßigem Betriebe zu erhalten,

die Letztgenannte: die Küstenlichter in Delfzyl und in Watum in ordnungsmäßigem Betriebe zu erhalten.

Artikel 2.

Die Kosten der Unterhaltung und Verwaltung der im Artikel 1 aufgeführten Einrichtungen werden vom 1. Januar 1895 (Eintausend achthundert fünf und neunzig) an von beiden Staaten je zur Hälfte getragen, und zwar nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen Festsetzungen und vorbehaltlich der Bestimmungen in den Artikeln 8 und 14.

Artikel 3.

Die Königlich Niederländische Regierung und die Königlich Preußische Regierung ernennen jede zwei Bevollmächtigte, die den Titel „Ständige Kommissare zur Beaufsichtigung der Betonnung und Beleuchtung der Emsmündungen" führen.

die, na elkander hunne volmachten, welke in goeden en behoorlijken vorm zijn bevonden, te hebben medegedeeld, zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1.

De Koninklijke Pruisische Regeering en de Koninklijke Nederlandsche Regeering verbinden zich, en wel:

eerstgenoemde: om de betonning en de bebakening der monden van de beneden Eems en de lichttorens op Borkum, de bakenlichten op den Randsel en de lichttorens bij Pilsum en bij Campen respectievelijk in goeden toestand te houden en behoorlijk te doen branden,

laatstgenoemde: om de kustlichten te Delfzijl en te Watum behoorlijk te doen branden.

Artikel 2.

De kosten van onderhoud en beheer van de in artikel 1 genoemde inrichtingen worden van af den 1. Januari 1895 (achttien honderd vijf en negentig) door beide Staten, ieder voor de helft, gedragen, en wel overeenkomstig de in de volgende artikelen vervatte regelen en behoudens het bepaalde in de artikelen 8 en 14.

Artikel 3.

De Koninklijke Nederlandsche Regeering en de Koninklijke Pruisische Regeering benoemen ieder twee gevolmachtigden, die den titel voeren van „Permanente Commissarissen van toezicht op de betonning en verlichting der Eemsmonden".

Artikel 4.

Die im Artikel 3 genannten ständigen Kommissare sollen wenigstens einmal jährlich, und zwar im Monat Mai, zusammenkommen:

1. zur Abhaltung einer Besichtigung der in dieser Uebereinkunft behandelten Betonnung, Bebakung und Beleuchtung;
2. zur Besprechung der im Interesse einer sicheren Schiffahrt für wünschenswerth zu erachtenden Aenderungen oder Erweiterungen genannter Betonnung, Bebakung und Beleuchtung;
3. zur Aufnahme eines Protokolls über die thatsächlichen Ausgaben sowohl Preußens als der Niederlande für die Unterhaltung und Verwaltung mehrgenannter Betonnung, Bebakung und Beleuchtung im abgelaufenen Rechnungsjahr $\left(\frac{\text{1. April}}{\text{31. März}}\right)$ und
4. zur Aufstellung eines Voranschlags der unter 3 bezeichneten Kosten für das Rechnungsjahr $\left(\frac{\text{1. April}}{\text{31. März}}\right)$, welches auf dasjenige folgt, in dem die Zusammenkunft stattfindet.

Die Bestimmungen unter 3 und 4 dieses Artikels treten mit Rücksicht auf das im Artikel 14 Bestimmte am 1. Januar 1897 in Kraft.

Artikel 5.

Die unter 2 des Artikels 4 gedachten Aenderungen oder Erweiterungen bedürfen der Genehmigung durch beide Regierungen.

Artikel 4.

De in Artikel 3 genoemde permanente Commissarissen moeten ten minste eenmaal 's jaars, en wel in de maand Mei samenkomen:

1° tot het houden eener inspectie over de in deze overeenkomst vermelde betonning, bebakening en verlichting;

2° ter bespreking der in het belang eener veilige scheepvaart als wenschelijk te achten veranderingen of uitbreidingen van genoemde betonning, bebakening en verlichting;

3° tot het opmaken van een protokol betreffende de werkelijke uitgaven, zoowel van Pruisen als van Nederland voor het onderhoud en beheer van meergenoemde betonning, bebakening en verlichting in het afgeloopen rekeningsjaar $\left(\frac{\text{1. April}}{\text{31. Maart}}\right)$ en

4° tot het opmaken van eene begrooting van kosten, als sub 3 bedoeld, voor het rekeningsjaar $\left(\frac{\text{1. April}}{\text{31. Maart}}\right)$ volgende op dat, waarin de samenkomst plaats heeft.

De bepalingen sub 3 en 4 van dit artikel gaan in met den eersten Januari 1897, zulks in verband met het bepaalde bij artikel 14.

Artikel 5.

De sub 2 van Artikel 4 bedoelde veranderingen en uitbreidingen vereischen de goedkeuring van beide Regeeringen.

Sind sie aber derart, daß die Ausgaben dafür die für die Unterhaltung und Verwaltung im laufenden Jahre ausgeworfenen Beträge nicht überschreiten, und sind die ständigen Kommissare darüber völlig gleicher Ansicht, so kann zu der Aenderung oder Erweiterung ohne weiteres Benehmen zwischen den Regierungen geschritten werden.

Zijn zij echter van dien aard, dat de uitgaven daarvoor de voor het onderhoud en beheer in het loopende jaar uitgetrokken bedragen niet overschrijden en zijn de permanente Commissarissen daaromtrent geheel van hetzelfde gevoelen, zoo kan tot de verandering of uitbreiding zonder verder overleg tusschen de Regeeringen worden overgegaan.

Artikel 6.

Der unter 4 des Artikels 4 bezeichnete Voranschlag unterliegt der Genehmigung beider Regierungen, die sich ihre Entschließung gegenseitig mittheilen.

Stellt sich die Nothwendigkeit einer Ueberschreitung in Folge von Naturereignissen 2c. im Laufe eines Etatsjahres heraus, so soll ein vorheriges Benehmen mit dem anderen Theil und die Einholung seiner Zustimmung stattfinden. Mehrausgaben, über welche nicht vorher ein Einverständniß mit dem anderen Theile erzielt worden ist, fallen allein dem Staate zur Last, der sie gemacht hat.

Artikel 6.

De sub 4 van artikel 4 bedoelde begrooting wordt onderworpen aan de goedkeuring van beide Regeeringen, die elkander hare beslissing mededeelen.

Blijkt de noodzakelijkheid eener overschrijding ten gevolge van weersomstandigheden, enz. in den loop van een begrootingsjaar, zoo moet voorafgaand overleg met de andere partij en aanvraag om hare toestemming plaats hebben. Meerdere uitgaven, waarover niet vooraf overeenstemming met de andere partij verkregen is, komen alleen ten laste van den Staat, welke deze gemaakt heeft.

Artikel 7.

Geht aus dem unter 3 des Artikels 4 gedachten Protokolle hervor, daß weniger ausgegeben ist, als veranschlagt war, so kommt der Rest beiden Regierungen, und zwar jeder zur Hälfte, zu gute.

Artikel 7.

Blijkt uit het sub 3 van artikel 4 bedoelde protokol, dat minder uitgegeven is dan begroot was, zoo komt het overblijvende beiden Regeeringen ten goede en wel ieder voor de helft.

Artikel 8.

Als Kosten, welche auf Grund dieses Vertrages von beiden Staaten gemeinsam zu tragen sind, werden nicht betrachtet die Ausgaben für neue Anlagen,

Artikel 8.

Als kosten, welke op grond van dit verdrag door beide Staten gemeenschappelijk te dragen zijn, worden niet beschouwd de uitgaven

sowie die Kosten, welche etwa in Folge einer einseitigen Aenderung einer vereinbarten neuen Anlage entstehen. Neue Anlagen, welche auf gemeinsame Kosten ausgeführt werden sollen, sind vielmehr besonders zu vereinbaren und deren Projekte und Kostenanschläge gemeinsam festzustellen. Eine Abweichung von denselben ist ohne Zustimmung des anderen Theils unzulässig.

Artikel 9.

Nach Eingang des im Artikel 4 unter Nr. 3 bezeichneten Protokolls wird baldthunlichst zwischen beiden Regierungen abgerechnet werden.

Die Zahlung des danach von der Königlich Niederländischen Regierung zu erstattenden Betrages wird in der Regel in der Zeit vom 1. April bis 30. Juni jeden Jahres erfolgen.

Artikel 10.

Die ständigen Kommissare sind befugt, außer der im Artikel 4 vorgeschriebenen Zusammenkunft so oft Versammlungen abzuhalten, als sie es für die ihnen anvertrauten Interessen wünschenswerth erachten.

Artikel 11.

Ueber die Verhandlungen der ständigen Kommissare werden Protokolle in deutscher und in holländischer Sprache geführt. Beglaubigte Abschriften dieser Protokolle in beiden Sprachen sind den beiden Re-

voor nieuwe werken, zoomede de kosten, die eventueel ten gevolge eener verandering door ééne der partijen alleen in een gemeenschappelijk overeengekomen werk ontstaan. Omtrent nieuwe werken, die voor gemeenschappelijke rekening uitgevoerd moeten worden, zal veeleer in het bijzonder overeenstemming moeten zijn verkregen en zullen de projecten en kostenberekeningen daarvan gemeenschappelijk moeten worden vastgesteld. Eene afwijking van deze is zonder toestemming van de andere partij niet geoorloofd.

Artikel 9.

Na ontvangst van het in artikel 4 sub 3 bedoelde protokol zal zoo spoedig mogelijk tusschen beide Regeeringen afgerekend worden.

De betaling van het dienovereenkomstig door de Koninklijke Nederlandsche Regeering te vergoeden bedrag zal in den regel in den tijd tusschen 1. April en 30. Juni van ieder jaar volgen.

Artikel 10.

De permanente Commissarissen zijn bevoegd, buiten de in artikel 4 voorgeschreven samenkomst, vergaderingen te houden zoo dikwijls zij het voor de hun toevertrouwde belangen wenschelijk achten.

Artikel 11.

Van de handelingen der permanente Commissarissen worden protokollen in Duitsche en Nederlandsche taal opgemaakt. Gewaarmerkte afschriften van deze protokollen in

gierungen seitens ihrer Kommissare einzureichen.

Artikel 12.

Diese Uebereinkunft wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Sollte einer der vertragschließenden Staaten eine Aenderung oder die Aufhebung der Uebereinkunft wünschen, so kann er dieselbe auf den 1. April jeden Jahres kündigen.

Zwischen der Kündigung und dem Aufhören des Vertragsverhältnisses soll indeß ein Zeitraum von mindestens einem Jahre liegen.

Artikel 13.

Das Recht beider vertragschließenden Staaten, in Fällen der Noth, insbesondere eines Krieges oder der Bedrohung mit einem Kriege, die auf ihrem Gebiete befindlichen Leuchtfeuer auszulöschen und die Tonnen und Baken zu entfernen, wird durch diesen Vertrag nicht berührt.

Artikel 14.

Die Festsetzung des Betrages der Betriebs- und Unterhaltungskosten der oben im Artikel 1 aufgeführten Anlagen für den Zeitraum vom 1. Januar 1895 bis zum letzten März 1897 und die Abrechnung darüber zwischen den beiden Staaten nach dem Grundsatz, welcher im ersten Absatz des Artikels 2 festgestellt ist, sollen noch erfolgen auf Grund der im Eingange dieses Vertrages bezeichneten Uebereinkommen vom $\frac{\text{28. Dezember 1884}}{\text{2. Januar 1885}}$ und $\frac{10.}{16.}$ April 1887. Soweit es zur

beide talen worden beiden Regeeringen van wege Hare Commissarissen aangeboden.

Artikel 12.

Deze overeenkomst wordt voor onbepaalden tijd gesloten.

Mocht een der contracteerende Staten eene verandering of de opheffing der overeenkomst wenschen, zoo kan hij hiervan op den 1. April van ieder jaar mededeeling doen.

Tusschen de opzegging en de buitenwerkingstelling der overeenkomst moet intusschen eene tijdruimte liggen van minstens één jaar.

Artikel 13.

Het recht van beide contracteerende Staten om in gevallen van nood, in het bijzonder van een oorlog of het dreigen van een oorlog, de op hun gebied zich bevindende vuren te blusschen en de tonnen en bakens weg te nemen, blijft door deze overeenkomst onaangetast.

Artikel 14.

De bepaling van het bedrag der kosten voor onderhoud en beheer der boven in artikel 1 genoemde inrichtingen, over het tijdvak van 1. Januari 1895 t./m. ultimo Maart 1897, en de verrekening daarvan tusschen de beide Staten naar den grondslag als in het 1ste gedeelte van artikel 2 vastgesteld, zullen nog geschieden op den voet der vroegere, in het hoofd dezer overeenkomst vermelde verdragen van $\frac{\text{28. December 1884}}{\text{2. Januari 1885}}$ en $\frac{10.}{16.}$ April 1887,

Erreichung dieser Absicht erforderlich ist, erleiden die in diesem Vertrage getroffenen Bestimmungen eine entsprechende Aenderung.

met afwijking, voor zoover het voor het effect dezer bijzondere bepaling noodig blijkt, van het overigens in deze overeenkomst vastgestelde.

Artikel 15.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratifizirt werden und der Austausch der Ratifikations-Urkunden soll sobald als thunlich in Berlin bewirkt werden.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen zu Berlin, in doppelter Ausfertigung, den 16. Oktober 1896.

(L. S.) Freiherr von Marschall.

Artikel 15.

Deze overeenkomst zal worden bekrachtigd en de uitwisseling der akten van bekrachtiging zal zoo spoedig mogelijk te Berlijn plaats hebben.

Ter oirkonde waarvan de Gevolmachtigden deze overeenkomst hebben onderteekend en van hunne zegels voorzien.

Gedaan, in dubbel te Berlijn, den 16. October 1896.

(L. S.) van Tets van Goudriaan.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

(Nr. 9926.) Staatsvertrag zwischen Preußen, Bayern und Reuß jüngerer Linie wegen Herstellung einer Eisenbahn von Blankenstein nach Marxgrün. Vom 30. Januar 1897.

Seine Majestät der König von Preußen, Seine Königliche Hoheit Prinz Luitpold, des Königreichs Bayern Verweser, im Namen Seiner Majestät des Königs, und Seine Durchlaucht der Erbprinz Reuß jüngerer Linie, im Namen Seiner Durchlaucht des regierenden Fürsten, haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Blankenstein nach Marxgrün zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Ministerialdirektor, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Paul Micke und

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Friedrich Lehmann,

Seine Königliche Hoheit Prinz Luitpold, des Königreichs Bayern Verweser:

Allerhöchstihren Ministerialdirektor Carl Ritter von Oswald,

Seine Durchlaucht der Erbprinz Reuß jüngerer Linie im Namen Seiner Durchlaucht des regierenden Fürsten:

Höchstihren Staatsminister Walther Engelhardt,

welche, unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation, nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben.

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung beabsichtigt, einen Anschluß der Eisenbahnlinie Triptis—Blankenstein an das Bayerische Staatseisenbahnnetz durch Ausführung einer Eisenbahn von Blankenstein nach Marxgrün für eigene Rechnung herzustellen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben wird.

Die Königlich Bayerische und die Fürstlich Reuß-Plauische Regierung jüngerer Linie gestatten der Königlich Preußischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb ihrer Staatsgebiete.

Artikel II.

Die Feststellung der gesammten Bauentwürfe für die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Eisenbahn soll ebenso wie Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, der Königlich Preußischen Regierung zustehen, welche indeß sowohl bezüglich der Führung der Bahn, wie bezüglich der Anlegung von Stationen in den einzelnen Staatsgebieten etwaige besondere

Wünsche der betreffenden Regierungen thunlichst berücksichtigen wird. Die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrekturen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen bleibt jeder Regierung innerhalb ihres Gebietes vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahn in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstraßen, welche die geplante Eisenbahn kreuzen, von den einzelnen Landesregierungen angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die betreffenden Landesregierungen verpflichten sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein Kostenaufwand erwächst.

Artikel III.

Die Spurweite der Gleise soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Die Königlich Preußische Regierung ist berechtigt, die im Artikel I benannte Bahn nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 beziehungsweise, soweit die Bahn auf Bayerischem Staatsgebiet liegt, der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns vom 10. Dezember 1892 und den dazu etwa künftig ergehenden ergänzenden oder abändernden Bestimmungen herzustellen und demnächst zu betreiben.

Artikel IV.

Die Königlich Bayerische und die Fürstlich Reuß-Plauische Regierung jüngerer Linie werden für den Fall der Ausführung der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahn — in Anerkennung der für die betreffenden Theile ihres Staatsgebietes hiermit verknüpften Vortheile —:

1) den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden innerhalb ihres Landesgebietes, soweit derselbe sich im Staatsbesitz befindet, der Königlich Preußischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung stellen und die Kosten des im Uebrigen erforderlichen Grunderwerbs bis zur Höhe von 18 000 Mark (Bayerische Theilstrecke) und 4 000 Mark (Reußische Theilstrecke) tragen beziehungsweise der Königlich Preußischen Regierung erstatten;
2) die Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahn gestatten.

Artikel V.

Die im Artikel IV wegen Hergabe des Grund und Bodens und wegen Tragung beziehungsweise Erstattung der Grunderwerbskosten übernommene Ver-

pflichtung erstreckt sich auf das gesammte, zur Herstellung der Bahn, einschließlich der Stationen und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Aenderungen von Wegen oder Wasserläufen u. s. w. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr u. s. w. von der bauenden Eisenbahnverwaltung für nothwendig erachtete, der Enteignung unterworfene Grundeigenthum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten. Die Ueberweisung des im Staatsbesitz befindlichen Grundeigenthums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von der bauenden Eisenbahnverwaltung auch Kultur- und Inkonvenienzentschädigung nicht zu tragen und die für den Bau der Bahn erforderlichen Grundstücke frei von Pfandrechten, sowie frei von allen dinglichen Lasten und Abgaben, die dauernd erforderlichen in das Eigenthum, die vorübergehend erforderlichen für die Dauer des Bedürfnisses, in die Benutzung des Preußischen Staates übergehen. Letzterem sollen vielmehr nur die Kosten der Vermessung des überwiesenen Terrains sowie der Versteinung des eigenthümlich überwiesenen zur Last fallen.

Zu den Grunderwerbskosten des nicht im Staatsbesitz befindlichen Grund und Bodens gehören in ähnlicher Weise sämmtliche zur Beschaffung desselben gemachten Aufwendungen einschließlich der Kultur- und Inkonvenienzentschädigungen.

Die Königlich Bayerische und die Fürstlich Reuß-Plauische Regierung erklären sich bereit, auf Verlangen der Königlich Preußischen Regierung sowohl den freihändigen, als auch, soweit nicht der bauausführenden Eisenbahnverwaltung das Zwangsenteignungsrecht kraft Landesgesetzes zukommt, den zwangsweisen Erwerb des nicht im Staatsbesitz befindlichen Grund und Bodens innerhalb ihres Gebiets für die Preußische Regierung zu bewirken, sie werden dabei das Interesse der Letzteren thunlichst wahrnehmen und insbesondere Verträge und Vergleiche nicht ohne deren Zustimmung abschließen. In gleicher Weise werden von der Preußischen Regierung, im Falle sie den freihändigen oder zwangsweisen Erwerb selbst bewirkt, die Interessen der betheiligten Landesregierungen thunlichst wahrgenommen und insbesondere Verträge und Vergleiche ohne ihre Zustimmung nicht abgeschlossen werden.

Im Uebrigen werden die betheiligten Regierungen der Königlich Preußischen Regierung, soweit erforderlich, für ihr Gebiet das Enteignungsrecht rechtzeitig ertheilen. Der im Enteignungswege für den Grunderwerb u. s. w. erwachsende Aufwand einschließlich der Kosten des Verfahrens gehört gleichfalls zu den Kosten des Grunderwerbs.

Die hohen vertragschließenden Regierungen sind darin einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Stationsanlagen, soweit diese Wege außerhalb der Stationsanlagen liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Sollte die Königlich Preußische Regierung sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgleisen, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen, so werden die betheiligten Regierungen zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, auf welche sich die Verpflichtung im Artikel IV des Vertrages nicht bezieht, für ihr Gebiet das Enteignungsrecht ertheilen, insoweit dasselbe nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet, und für die Ermittelung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung bringen lassen, als diejenigen, welche bei den Enteignungen zu Eisenbahnanlagen in den betreffenden Gebieten jeweilig Geltung haben.

Für die Verhandlungen, welche zur Uebertragung des Eigenthums oder zur Ueberlassung in die Benutzung an den Preußischen Staat beim Bahnbau (Artikel IV) oder bei späteren Erweiterungen der Bahnanlagen (voriger Absatz) erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den öffentlichen Büchern, sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten, und tritt im Uebrigen Freiheit von Staatsgebühren ein.

Artikel VI.

Die Feststellung der Tarife, sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preußische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der betheiligten Regierungen. Es sollen übrigens in den Tarifen für die Bahn keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen, als in den allgemeinen Tarifen für die Bahnstrecken des angrenzenden Preußischen Eisenbahndirektionsbezirks.

Artikel VII.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der neuen Bahnlinie den betreffenden Landesregierungen vorbehalten. Auch sollen die an der Bahn zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der betreffenden Landesregierung sein.

Den betheiligten Regierungen bleibt vorbehalten, zur Handhabung des ihnen über die in ihrem Gebiete belegene Bahnstrecke zustehenden Hoheitsrechts einen beständigen Kommissarius zu bestellen, welcher die Beziehungen zur Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten hat, welche nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind.

Die Handhabung der Bahnpolizei erfolgt durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und Beamten, welche auf Vorschlag der Königlich Preußischen Betriebsverwaltung von den zuständigen Behörden des betreffenden Staates in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich der in die einzelnen Staatsgebiete entfallenden Bahnstrecken den betreffenden Organen der Landesregierung ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel VIII.

Preußische Staatsangehörige, welche in den einzelnen fremden Gebieten stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung ihres Staatsangehörigkeitsverhältnisses.

Die Beamten der Bahn sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten beziehungsweise den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten innerhalb der einzelnen Staatsgebiete soll auf Angehörige der letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die betreffenden Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel IX.

Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues oder Betriebes der in den einzelnen Gebieten belegenen Bahnstrecken gegen die Eisenbahnverwaltung geltend gemacht werden möchten, sollen von den betreffenden Landesgerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den betreffenden Landesgesetzen beurtheilt werden.

Artikel X.

Die Königlich Bayerische und die Fürstlich Reuß-Plauische Regierung jüngerer Linie werden, so lange die Bahn im Eigenthum oder Betrieb der Königlich Preußischen Regierung sich befindet, von derselben und dem zugehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben erheben, noch auch eine Besteuerung derselben zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zulassen.

Artikel XI.

Die Fürstlich Reuß-Plauische Regierung jüngerer Linie wird ein Recht auf den Erwerb der in ihr Gebiet entfallenden Bahnstrecke, so lange die Bahn im Eigenthum oder Betriebe des Preußischen Staates sich befindet, nicht in Anspruch nehmen. Der Königlich Bayerischen Regierung bleibt dagegen das Recht vorbehalten, die in ihrem Gebiet belegene Bahnstrecke gegen Erstattung des Anlagekapitals jederzeit anzukaufen. Dem Anlagekapital sind die während der Bauzeit aufgelaufenen dreiundeinhalbprozentigen Zinsen sowie die Kosten für spätere Vervollständigungen und Erweiterungen einzurechnen, dagegen der Werth des seitens der Königlich Bayerischen Regierung unentgeltlich hergegebenen oder bezahlten Grund und Bodens nicht einzurechnen. Insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert

haben möchte, soll außerdem von dem ursprünglichen Anlagekapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden. Die Königlich Bayerische Regierung wird sich im Falle des Ankaufs der in ihr Staatsgebiet fallenden Theilstrecke der Bahn mit der Königlich Preußischen Regierung über die im Interesse der einheitlichen Fortsetzung des Betriebes erforderlichen Maßregeln verständigen.

Artikel XII.

Die Königlich Bayerische Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung die Mitbenutzung des Bahnhofs Marxgrün.

Die Bedingungen der Mitbenutzung werden durch die beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen in einem besonderen Betriebsvertrage festgesetzt werden.

Artikel XIII.

Gegenwärtiger Vertrag soll allerseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden. Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll baldthunlichst in Berlin erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 30. Januar 1897.

(L. S.)	Dr. Micke.	(L. S.)	von Oswald.
(L. S.)	Lehmann.	(L. S.)	Engelhardt.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

(Nr. 9927). Staatsvertrag zwischen Preußen und Mecklenburg-Schwerin wegen Herstellung einer Eisenbahn von Kremmen über Neu-Ruppin nach Wittstock. Vom 4. Juni 1897.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog, Regent von Mecklenburg-Schwerin, haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Kremmen über Neu-Ruppin nach Wittstock zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Pannenberg;

Seine Hoheit der Herzog, Regent von Mecklenburg-Schwerin:

Höchstihren Ministerialdirektor Schmidt,

von denen, unter Vorbehalt der Ratifikation, der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung werden eine Eisenbahn von Kremmen über Neu-Ruppin nach Wittstock zulassen und fördern. Insbesondere wird die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung unter den üblichen Bedingungen die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn für die in ihrem Gebiete gelegenen Strecken an die unter der Firma „Kremmen–Neu-Ruppin–Wittstocker Eisenbahngesellschaft“ gebildete, in Neu-Ruppin oder an einem anderen im Königlich Preußischen Staatsgebiete gelegenen Orte domizilirende Aktiengesellschaft ertheilen, sobald dieser für die in Preußen gelegene Strecke die Konzession seitens der Königlich Preußischen Regierung ertheilt ist.

Artikel 2.

Die Bahn soll bei der Station Kremmen an die Preußische Staatsbahn und bei der Station Wittstock an die Prignitzer Eisenbahn angeschlossen werden und zwar in solcher Weise, daß ihre Weiterführung in nördlicher Richtung nicht erschwert wird. Ihre Spurweite soll 1,435 Meter betragen. Für ihren Bau und Betrieb sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (Reichs-Gesetzbl. S. 764) und die dazu ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen (vergl. §. 55 daselbst) maßgebend; auch soll der Bau und das gesammte Betriebsmaterial so eingerichtet werden, daß die Fahrzeuge ungehindert nach allen Seiten übergehen können.

Artikel 3.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muß längstens binnen zwei Jahren, von dem Tage an gerechnet, an welchem die Eisenbahngesellschaft in den Besitz auch der Konzession der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung gelangt sein wird, bewirkt werden. Sollte sich die Vollendung des Baues über diese Frist hinaus durch Verhältnisse verzögern, für welche die Eisenbahngesell-

schaft nach dem in dieser Beziehung entscheidenden Ermessen der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden ein Verschulden nicht trifft, so wird der Gesellschaft durch die bezeichneten Behörden eine entsprechende Fristverlängerung gewährt werden.

Artikel 4.

Die Feststellung der Bauentwürfe für die Bahn sowie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge soll lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen. Etwaigen besonderen Wünschen der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung in Betreff der Führung der Bahn und der Anlegung von Stationen im außerpreußischen Gebiete wird hierbei thunlichst Rechnung getragen werden.

Jedoch bleibt in landespolizeilicher Beziehung die Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallel- und Zufuhrwegen betreffen, ebenso wie die baupolizeiliche Prüfung der Bahnhofsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebietes vorbehalten.

Artikel 5.

Zum Zwecke des Erwerbes des zur Anlage der Bahn erforderlichen Grund und Bodens wird jede der vertragschließenden Regierungen für ihr Gebiet der Eisenbahngesellschaft das Enteignungsrecht verleihen.

Artikel 6.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechts der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung über die in ihrem Gebiet gelegenen Bahnstrecken und über den darauf stattfindenden Betrieb wird die Ausübung des Oberaufsichtsrechts über die Gesellschaft im Allgemeinen der Königlich Preußischen Regierung als derjenigen, in deren Gebiete die Eisenbahngesellschaft ihren Sitz hat, überlassen. Auch ist die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung damit einverstanden, daß die Bestimmung über die Dotirung der Reserve- und des Erneuerungsfonds, sowie die Genehmigung und die Festsetzung der Fahrpläne und der Tarife auch in Beziehung auf die in ihrem Gebiete gelegenen Theile der Bahn seitens der Königlich Preußischen Regierung erfolgt, mit der Maßgabe, daß in den Tarifen für die außerpreußischen Strecken keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen sollen, als für die Strecke in Preußen.

Artikel 7.

Die Eisenbahngesellschaft hat sich wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes entstehen und gegen sie geltend gemacht werden möchten, der Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den Gesetzen desjenigen Staates zu unterwerfen, auf dessen Gebiet sie entstanden sind.

Der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen ihr und der Gesellschaft, sowie die Handhabung der ihr über die innerhalb ihres Gebietes gelegenen Strecken zustehenden Hoheits- und Aufsichts-

rechte einer besonderen Behörde oder einem besonderen Kommissar zu übertragen. Diese haben die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, welche nicht zum direkten Einschreiten der zuständigen Polizei- und Gerichtsbehörden geeignet sind.

Artikel 8.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete zuständigen Behörden nach Maßgabe der im Artikel 2 bezeichneten Bahnordnung gehandhabt. Die in den beiden Staatsgebieten stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Vorschlag der Bahnverwaltung bei den zuständigen Behörden des betreffenden Staates zu verpflichten.

Artikel 9.

Bei Anstellung der subalternen und unteren Kategorien des Bahnpersonals auf der Bahn von Kremmen nach Wittstock finden die für Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern jeweilig geltenden Grundsätze Anwendung.

Bei Besetzung dieser unteren Beamtenstellen hat die Eisenbahngesellschaft bei sonst gleicher Befähigung innerhalb des Gebietes eines jeden der vertragschließenden Staaten auf die Bewerbungen der Angehörigen desselben besondere Rücksicht zu nehmen.

Die Angehörigen eines Staates, welche im Gebiete eines anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus, sind aber den Gesetzen des Landes, in welchem sie angestellt sind, unterworfen.

Artikel 10.

Der Telegraphen- und Militärverwaltung gegenüber ist die Eisenbahngesellschaft den bereits erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen im Deutschen Reich ergehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen unterworfen.

Artikel 11.

Gegenüber der Postverwaltung ist die Eisenbahngesellschaft den Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzbl. S. 318) und den dazu ergangenen oder künftig ergehenden Vollzugsbestimmungen und deren Abänderungen mit den Erleichterungen unterworfen, welche nach den vom Reichskanzler erlassenen Bestimmungen vom 28. Mai 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 380) für Bahnen untergeordneter Bedeutung (Nebeneisenbahnen) für die Zeit bis zum Ablaufe von acht Jahren vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres gewährt sind. Sofern innerhalb des vorbezeichneten Zeitraumes in den Verhältnissen der Bahn in Folge von Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschluß an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Aenderung eintreten sollte, durch welche nach der Entscheidung der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Bahn die Eigenschaft als Nebenbahn verliert, tritt das Eisenbahnpostgesetz mit den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ohne Einschränkung in Anwendung.

Artikel 12.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen der Bahn im Gebiete eines der vertragschließenden Staaten, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die Eisenbahngesellschaft oder deren Rechtsnachfolger einen Ersatz weder von diesen Staaten, noch vom Reiche beanspruchen können.

Artikel 13.

Jede der Regierungen behält sich vor, die in ihr Gebiet fallende Bahnstrecke der Besteuerung, insbesondere der Entrichtung einer Eisenbahnabgabe zu unterziehen. Zu diesem Behufe wird als Anlagekapital oder als Reinertrag der aus dem Verhältnisse der Länge der auf jedes Staatsgebiet fallenden Bahnstrecke zur Länge der ganzen Bahn sich ergebende Theil des Anlagekapitals oder des jährlichen Reinertrages angenommen. Die Steuererhebung erfolgt zum ersten Male für das auf die Betriebseröffnung folgende, mit dem 1. April beginnende Rechnungsjahr.

Die Königlich Preußische Regierung wird der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung die Berechnung des Reinertrages der Bahn alljährlich mittheilen.

Artikel 14.

Für den Fall, daß einer der vertragschließenden Staaten das Eigenthum des in seinem Gebiete liegenden Theiles der Bahn von Kremmen nach Wittstock erwerben sollte, werden die vertragschließenden Regierungen sich über die zur Beibehaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes auf der genannten Bahn erforderlichen Maßregeln verständigen.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen oder des Mecklenburgischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen beziehungsweise der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel 15.

Dieser Vertrag soll zweifach ausgefertigt und von den vertragschließenden Regierungen zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin, den 4. Juni 1897.

(L. S.) Pannenberg. (L. S.) W. Schmidt.

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.